



Gekröpfter Nordanflug

[Zurück →](#)

[Gekröpfter Nordanflug →](#)
[Anflugverfahren →](#)
[Weitere Themen →](#)
[Betriebsreglement →](#)
[Volksinitiative →](#)
[Verhältnis zur FZAG →](#)
[Verhältnis zur Swiss →](#)

Wieso hat der Regierungsrat die Süd- und Ostanflüge gegen den Willen der Bevölkerung bewilligt?

Ende 2003 hat die Flughafen Zürich AG aufgrund einer Verfügung des BAZL ein vorläufiges Betriebsreglement (vBR) eingereicht. Entgegen der weit verbreiteten Auffassung hat der Regierungsrat die neuen Anflüge von Süden her auf Piste 34 und die zusätzlichen Ostanflüge auf Piste 28 nicht genehmigt; dies ist Sache des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), das als Genehmigungsinstanz über das vorläufige Betriebsreglement zu befinden haben wird.

Der Regierungsrat und die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG haben diesem Verfahren aber zugestimmt. Ohne sie hätte der Flughafen Zürich während den ausgedehnten Sperrzeiten über Süddeutschland durch die einseitige Deutsche Verordnung von den Langstreckenflugzeugen der Swiss und der anderen Gesellschaften bei nasser Piste 28 nicht mehr angefliegen werden können (ungenügende Pistenlänge). Diese Flüge hätten deshalb auf andere Flughäfen ausweichen müssen, mit unabsehbaren negativen Auswirkungen für den Flughafen und die Swiss.

Zudem haben neue Sicherheitsanforderungen aufgrund der Erhöhung der Anzahl "near misses" eine Umstellung des Flugregimes notwendig gemacht. Die Sicherheit wird durch die Entflechtung von Starts auf der Piste 16 und der Piste 14 für Landungen wurde eine Staffelung eingeführt. So soll ausgeschlossen werden, dass es nach einem allfälligen Durchstart des auf Piste 14 landenden Flugzeuges zu einer gefährlichen Annäherung mit der gleichzeitig auf Piste 16 startenden Maschine kommt.

Die Südanfluggegner sehen im Gekröpften Nordanflug das Potential, dass er mittelfristig die zusätzlichen Ost- und die Südanflüge ersetzen kann. Ist dies auch die Hoffnung respektive das Ziel der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion?

Nein. Eine vollständige Substitution der heutigen Ost- und Südanflüge durch einen gekröpften Nordanflug ist aus heutiger Sicht technisch nicht umsetzbar. Aber die Volkswirtschaftsdirektion erhofft sich natürlich eine merkliche Entlastung der von den Ost- und Südanflügen betroffenen Bevölkerung, wenn der gekröpfte Nordanflug eingeführt werden kann. Von den Starts wird man den Süden indes auch mit einem allfälligen "gekröpften" Anflugregime nicht entlasten können.

Wieso wird der gekröpfte Nordanflug nicht schneller realisiert?

Der Regierungsrat hat sich bereits in seinen Legislaturzielen 2003 – 2007 unter anderem zum Ziel gesetzt, alternative, nach Norden orientierte Anflugverfahren (gekröpfter Nordanflug) zu prüfen und, falls realisierbar, so rasch als möglich einzuführen. Anlässlich einer Aussprache vom 24. März 2004 haben sich der Bund (UVEK, BAZL, Skyguide), die Flughafenbetreiberin (Unique) und der Kanton Zürich über ein verbindliches Arbeitsprogramm für die Abklärungen zum gekröpften Nordanflug geeinigt, das die weiteren Planungsschritte und die Zuständigkeiten festlegt.

Für die Planung, Einführung, Genehmigung und Umsetzung dieses Anflugverfahrens ist ein Zeitraum von sieben Jahren notwendig. Parallel dazu wird an einer beschleunigten Variante eines Sichtenflugverfahrens gearbeitet. Die Flughafen Zürich AG hat dazu Ende 2004 ein Bewilligungsgesuch beim BAZL eingereicht. Die Volkswirtschaftsdirektion setzt sich dafür ein, dass diese Abklärungen und Planungsschritte mit hoher Priorität vorangetrieben werden.

Wieso wird der gekröpfte Nordanflug nicht auch im Notrecht durchgesetzt wie die Südanflüge?

Den Rechtsmittel die aufschiebende Wirkung zu entziehen, ist Sache des Bundesrats. Die Volkswirtschaftsdirektion wird sich jedoch nicht dafür einsetzen, im Falle des gekröpften Nordanfluges den Rechtsmittel die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

Die Situation um die Einführung des Gekröpften Nordanflugs darf nicht mit der Einführung des Südanfluges gleichgesetzt werden. Die Volkswirtschaftsdirektion versteht den Unmut vieler Bürgerinnen und Bürger über die Art und Weise der Einführung des Südanfluges. Sie möchte dennoch darauf hinweisen, dass der Bundesrat, nachdem er die DVO umzusetzen bereit war, keine andere Wahl mehr hatte. Die Handlungsweise wurde durch die diskriminierende Verordnung des Deutschen Luftfahrt-Bundesamtes aufgezwungen. Ohne Süd- und vermehrte Ostanflüge hätte der Flughafen, von dem der Kanton Zürich wirtschaftlich in erheblichem Masse profitiert, irreparable Schäden erlitten.

Mit dem gekröpften Nordanflug ex-portiert der Kanton Zürich seinen Lärm in den Aargau. Die Anflüge führen jedoch über hoch sensibles Gebiet mit insgesamt drei Kernkraftwerken und einem Zwischenlager.

Viele Aargauer Gemeinden, die sich jetzt schon betroffen sehen, werden von einer erhöhten Lärmbelastung nichts merken. Obwohl die Route des gekröpften Nordanflugs noch nicht genau definiert worden ist, ist schon jetzt bekannt, dass die Flugzeuge über dem Kanton Aargau relativ hoch fliegen, dass die Atomanlagen umflogen werden und auch, dass die letzten Meilen identisch sein werden mit dem bisherigen Nordanflug. In einem Umkreis von 15 Kilometern und damit von jenen Flugbewegungen betroffen, die beim An- und Abflug den geringsten Abstand zum Boden aufweisen, ist und bleibt die Bevölkerung des Kantons Zürich.

© 2003 Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich

Letzte Aktualisierung: 30.11.2005